

Industrie automobile

Taux d'intégration, mode d'emploi

● **Durant son dernier passage à la Chambre française de commerce et d'industrie (CFCIM), le ministre de l'Industrie est revenu sur la question du taux d'intégration locale en industrie automobile. Celui-ci se situerait aujourd'hui aux alentours de 30%.**

« *Le taux d'intégration est important mais pas exclusif* ». C'est en ces mots que le ministre de l'Industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique, Moulay Hafid Elalamy, invité de la Chambre française de commerce et d'industrie (CFCIM) jeudi dernier, a répondu à l'enthousiasme suscité par la question du taux d'intégration. Depuis quelques mois déjà, les spéculations vont bon train quant au taux d'intégration local actuel. « *Il se situe entre 28 et 32% selon l'interprétation,*

L'intégration devient plus compliquée dès lors qu'il s'agit de plus petites composantes.

mais nous pouvons dire qu'en moyenne, il se situe à environ 30% », tranche le ministre. Les industriels eux, parlent d'un taux d'intégration de 40%. Cette multiplication des versions devrait laisser place à une meilleure visibilité durant les prochaines années. En effet, le premier contrat avec Renault ne prévoyait pas de taux d'intégration précis à atteindre par l'usine de Tanger. Aujourd'hui, les nouveaux contrats avec Peugeot PSA et Renault intègrent « noir sur blanc » des objectifs en termes d'intégration locale. Il s'agit ainsi d'atteindre un taux d'intégration de 65% et d'aboutir à terme, avec PSA, à un taux de 80%. « *Il est à noter que rien que le moteur pèse de environ 20% dans cette intégration* », affirme Moulay Hafid Elalamy. Jusqu'ici le renforcement du taux d'intégration s'est concentré surtout sur les pièces les plus volumineuses qui coûteraient plus cher à importer qu'à fabriquer sur place. C'est le cas notamment des pièces de carrosserie, des climatisations ou encore des vitres. L'intégration devient plus compliquée dès lors qu'il

s'agit de plus petites composantes (électronique, motorisation d'intérieur...) car il s'agira de s'assurer d'un marché suffisamment porteur avant de se lancer dans la production. Avec la montée en puissance des usines de Renault et de Peugeot, il sera donc de plus en plus intéressant d'intégrer la production de ce genre de pièces dans le tissu local. Par ailleurs, il ne s'agira plus seulement de fournir des composantes

aux usines installées sur le territoire marocain mais de faire aussi du sourcing pour les constructeurs automobiles installés en Europe. « *Cette démarche nous permettra de gagner des marchés additionnels et d'atteindre ainsi une taille critique suffisante pour attirer davantage d'investissements* », souligne Elalamy. ●

PAR **AYOUB NAIM**
a.naim@leseco.ma